



Pays de la Région Mulhousienne

Eléments du Diagnostic



3



*Structure et
Morphologie
Urbaines*

Sommaire

Introduction	p. 5
1. Morphologie spatiale de la Région Mulhousienne	p. 7
1.1 Un espace dessiné par de grands ensembles naturels.....	p. 7
1.2 Les contraintes spatiales générées par les grandes infrastructures.....	p. 8
1.3 Les principaux ensembles urbains et leur disposition spatiale.....	p. 10
2. Dynamiques urbaines et consommation d'espace entre 1957 et 1994	p. 13
2.1 Une urbanisation marquée par l'étalement de la tache urbaine.....	p. 13
2.2 Développement urbain et accroissement de la mobilité.....	p. 15
3. Prospective urbaine	p. 19
3.1 Projection sommaire de la consommation d'espace.....	p. 19
3.2 Scénarios et modèles de développement pour la Région Mulhousienne.....	p. 20
Conclusion	p. 25
Glossaire	p. 27

Introduction

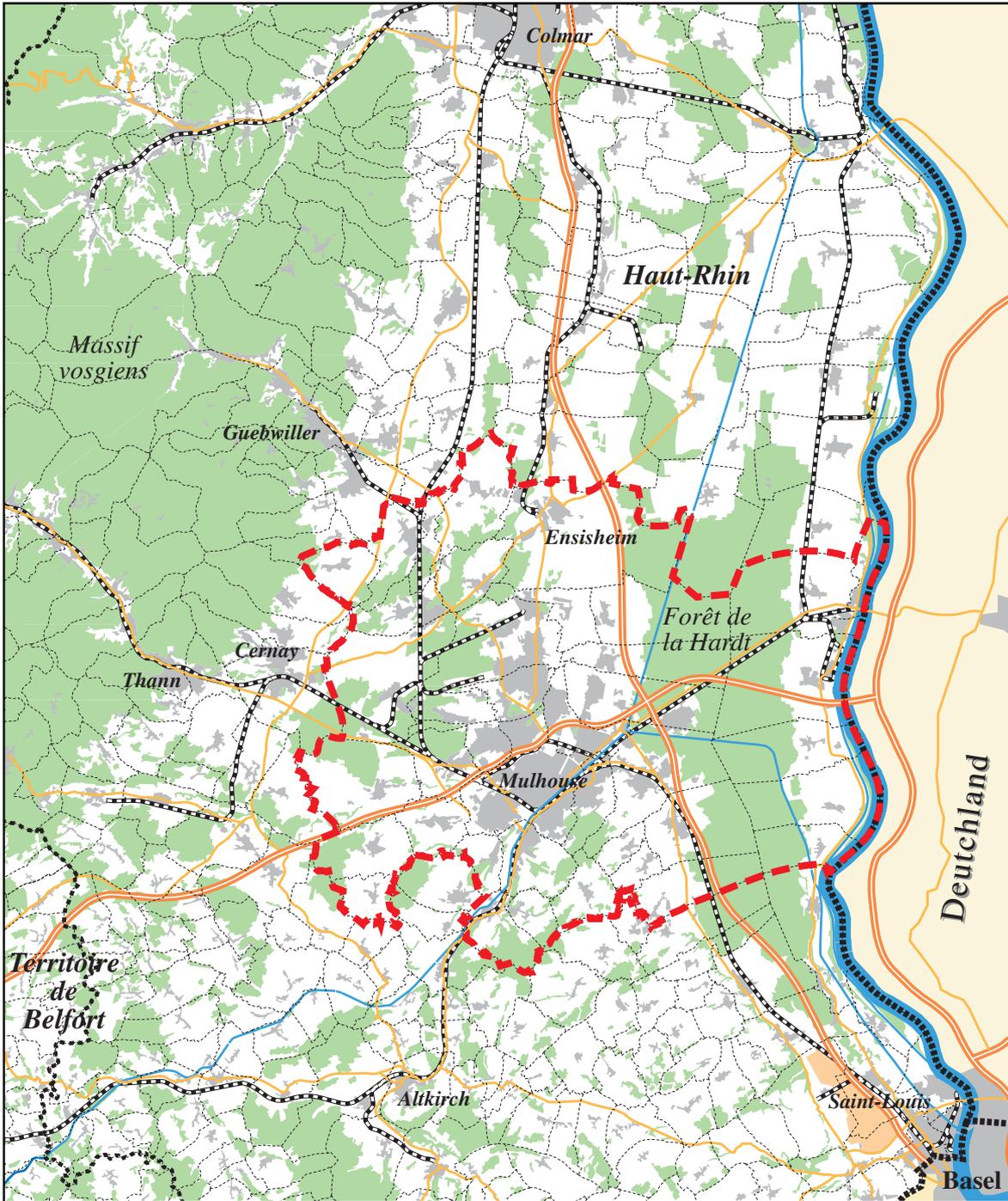
Le territoire du Pays de la Région Mulhousienne se caractérise par sa densité urbaine exceptionnelle, par un environnement composé de grands ensembles naturels et marqué par de nombreuses barrières de croissance.

Le mode d'urbanisation fortement consommateur d'espace de la période récente provoque la confrontation entre l'étalement urbain et ces différentes contraintes d'occupation de l'espace.

La morphologie urbaine qui découle de ce contexte spécifique privilégie un mode de développement où alternent des couloirs de périurbanisation dense le long des principaux axes de communication et des zones d'urbanisation diffuses générées par le zonage des années 1970 et 1980.

La consommation graduelle des ressources en espace amène les perspectives d'expansion urbaine à se rétrécir.

En revanche, la Région Mulhousienne présente de nombreux espaces à transformer, réaffecter, requalifier, densifier. Ce potentiel de transformation de l'espace urbain constitue une alternative à l'épuisement des possibilités d'étalement de la tache urbaine.



Infographie AURM

**Le Pays de la Région
Mulhousienne**

1. Morphologie spatiale de la Région Mulhousienne

L'urbanisation actuelle du Pays de la Région Mulhousienne a été en grande partie engendrée par :

- le développement industriel à partir de la seconde moitié du 18^{ème} siècle qui a provoqué la formation d'une agglomération industrielle au cours des 19^{ème} et 20^{ème} siècles ;
- la découverte des gisements de sels de potasse au début du siècle dans sa partie nord/nord-ouest ;
- le mouvement d'étalement urbain à partir des années 50.

La morphologie urbaine de la zone d'étude est aussi le produit de la géographie physique et du milieu qui imposent à la ville leurs barrières de croissance.

1.1 Un espace dessiné par les grands ensembles naturels

Le relief constitue le premier élément déterminant la localisation et les formes d'urbanisation.

Ainsi, l'agglomération s'est développée à la confluence de l'Ill et de la Doller, à l'endroit même où ces deux rivières débouchent des reliefs du Sundgau pour s'écouler dans la plaine d'Alsace.

Mulhouse, ainsi que sa première couronne sud/sud-ouest se sont développées de manière dense au pied de ces collines, tandis que la couronne périurbaine sud se situe déjà au cœur de ces reliefs sundgaviens.

Si la colline du Reberg a fait l'objet d'une urbanisation déjà ancienne, la couronne périurbaine subit une pression foncière assez importante, les villages conservant leur structure villageoise bien marquée jusque dans les

communes immédiatement riveraines de Mulhouse.

Les espaces forestiers, dont la présence est importante dans de nombreuses parties du territoire du Pays (sauf entre autres à Mulhouse et Illzach), ont structuré le développement urbain :

- la forêt de la Hardt à l'est (seconde forêt de la plaine d'Alsace par son étendue) ;
- la forêt du Nonnenbruch à l'ouest ;
- la forêt du Tannenwald-Zürhen Wald au sud.

Le développement urbain de l'agglomération mulhousienne dans sa partie nord est encadré par la forêt de la Hardt à l'est et celle du Nonnenbruch à l'ouest.

Principale barrière de croissance, la forêt de la Hardt a :

- déterminé la localisation de l'infrastructure autoroutière A35 ;
- contenu l'urbanisation à l'est de Mulhouse ;
- séparé l'agglomération de la façade rhénane.

De manière similaire, le bois du Nonnenbruch marque une coupure entre le cœur d'agglomération et la frange nord/ouest du Pays, isolant même certaines communes. En effet, deux ensembles urbains composés d'une part des communes de Wittelsheim et de Staffelfelden, et d'autre part, de la commune de Pulversheim, se sont installés dans des clairières du Bois du Nonnenbruch. D'ailleurs, l'urbanisation de la partie centrale du Pays s'est réalisée le long des bois de Lutterbach et du Nonnenbruch, sans jamais traverser cet espace forestier, sauf le long de la D19I entre Richwiller et Wittelsheim en raison de l'activité minière.

L'importance de la couverture forestière circonscrit les potentialités de développement de certaines communes, leur ban communal se trouvant occupé à plus de 50% par ces zones naturelles (en 1998, les espaces forestiers couvraient 63% du ban communal de Baldersheim, près de 60% de celui de Battenheim, d'Ottmarsheim et de Hombourg, et un peu moins de 50% de celui d'Habsheim).

La très forte densité du réseau hydrographique dans l'espace du Pays participe elle aussi à l'organisation de la morphologie urbaine.

Ainsi, l'Ill, le Quatellbach, la Doller, le Dollerbaechleim et la Thur, en tenant compte des différents éléments qui composent ces cours d'eau (rivière, zones inondables et boisements riverains) apportent leur richesse paysagère naturelle aux communes traversées, déployant leurs bassins d'inondation inconstructibles.

Ces éléments constituent des barrières de croissance déterminant la morphologie de l'agglomération puisqu'ils :

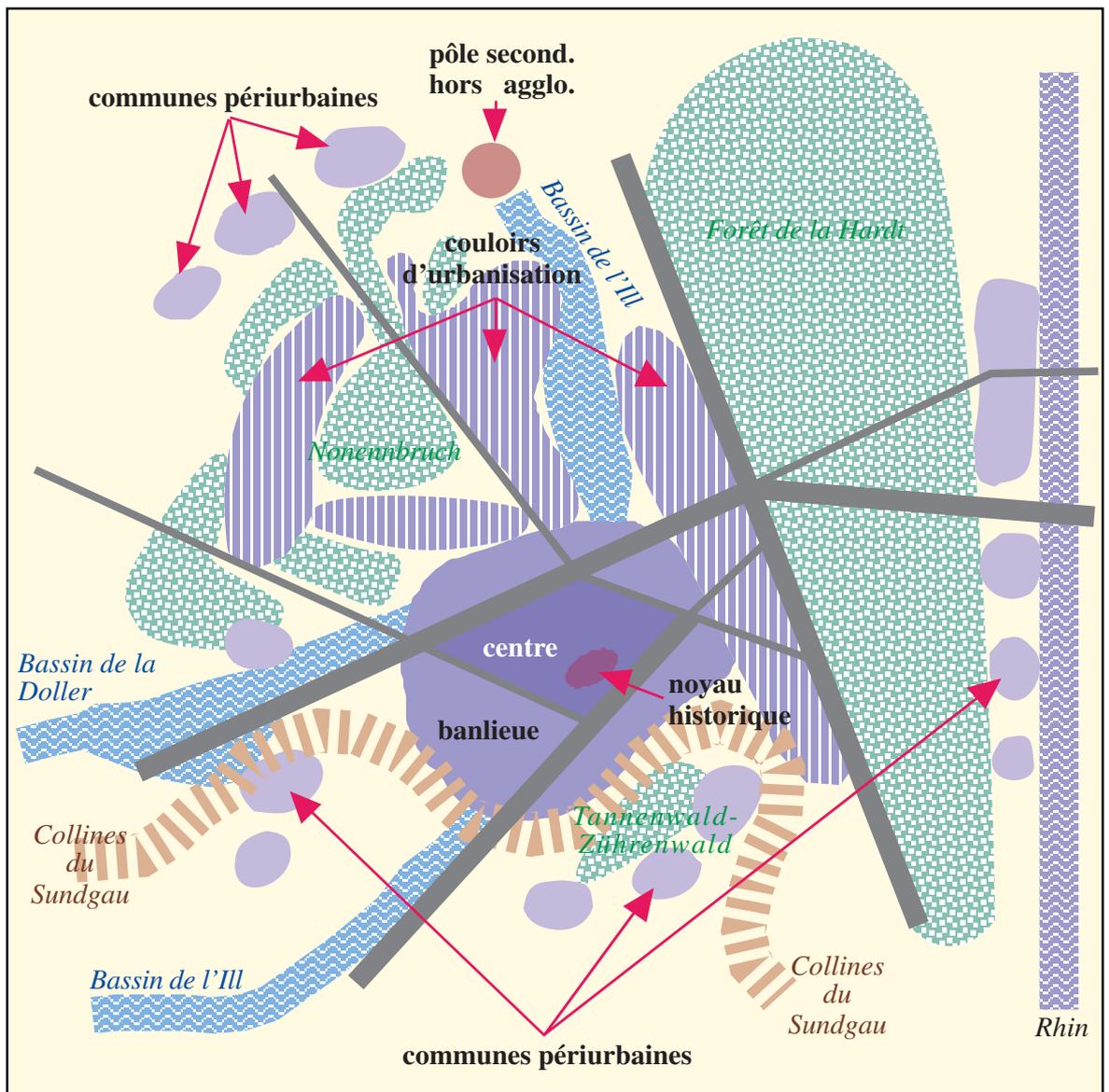
- bloquent l'extension urbaine au sud, sauf le long de la vallée de l'Ill ;
- limitent le développement à l'est et au nord/ouest, laissant ainsi comme seule possibilité de croissance la poursuite de l'étalement urbain en plaine le long des couloirs nord/sud déjà structurés par les infrastructures de déplacement.

Mais au delà des problèmes posés en termes de développement urbain, ces espaces naturels constituent un avantage pour un territoire aussi densément peuplé et urbanisé. À ce titre, ils méritent des mesures de sauvegarde et de valorisation.

1.2 Les contraintes spatiales générées par les infrastructures principales

Si le réseau routier constitue un support au développement urbain, les infrastructures autoroutières, les éléments du chemin de fer et le canal du Rhône au Rhin forment autant de coupures nécessitant des franchissements et imprimant leur marque sur la morphologie urbaine. En raison des contraintes de site, ces infrastructures tendent à se regrouper, ou à suivre les limites des grands ensembles naturels, accroissant ainsi la force de l'effet de coupure.

Il en est ainsi pour les infrastructures de transports qui scindent la partie nord de la ville centre entre Mulhouse et Bourtzwiller, où se localisent :



Infographie AURM

**Morphologie spatiale
sommaire de la Région
Mulhousienne**

- l'autoroute A36 ;
- la gare de marchandises de Mulhouse Nord ;
- et la Doller.

De même, au sud de Mulhouse entre le noyau ancien et la colline du Reberg où l'on trouve :

- le canal du Rhône au Rhin ;
- la gare de voyageurs de Mulhouse et son réseau de voies ferrées.

Un cas similaire se présente dans la partie sud-est du Pays au niveau d'Habsheim, de Rixheim et de Dietwiller, où se localisent, sur la partie est de leurs bans communaux, la voie ferrée Mulhouse-Basel et l'autoroute A35.

1.3 Les principaux ensembles et leur disposition spatiale

Au total, le périmètre d'étude se compose de :

un centre urbain, qui peut se subdiviser en trois sous ensembles :

- le noyau historique de Mulhouse, formé en grande partie d'un tissu urbain d'origine médiévale, il se caractérise par son exigüité et par sa densité de commerces et de services;
- la ville centre, délimitée par un quadrilatère de voies ferrées. Ce secteur, composé en bonne partie d'un habitat collectif ancien et récent, est marqué par la forte densité des constructions. Certains quartiers de cet ensemble sont très structurés comme le Nouveau Quartier, la cité ouvrière, les quartiers résidentiels allemands de l'époque Wilhelminienne (quartier Salvator par exemple)

et les quartiers de logements sociaux. Le tissu urbain se caractérise aussi par la présence de linéaires de commerces de proximité sur les principaux axes (rue Franklin, avenue de Colmar, avenue Aristide Briand), mais surtout de vastes sites industriels, témoins de l'histoire économique mulhousienne, encore en activités, en friches, sous utilisés ou obsolètes ;

- la première couronne urbaine, caractérisée par la diversité des tissus qui la composent : tissu faubourgeois à l'origine, auquel sont venus se greffer des quartiers pavillonnaires comme à Bourtzwiller et Dornach et des grands ensembles d'habitat collectif (Bourtzwiller, Les Coteaux) ;

une banlieue caractérisée par :

- la présence de noyaux villageois anciens, ayant connu un développement urbain intense à partir des années 50 ;
- une urbanisation qui s'est développée en étoile le long des axes routiers pénétrant Mulhouse ;
- et de ce fait un développement urbain structuré par les principaux axes de déplacements de l'agglomération, qui desservent pôles urbains secondaires et bourgs centre. Le ban communal d'Illzach, comme d'autres au niveau du Pays (Wittelsheim et Kingersheim par exemple), est scindé par les infrastructures autoroutières qui ont généré trois pôles (le bourg ancien, principal lieu de centralité, caractérisé par un habitat diversifié allant de l'individuel au collectif – un second pôle caractérisé par un tissu pavillonnaire dominant et la présence d'équipements structurants – un troisième pôle dédié aux activités économiques) ;

- un tissu urbain composé en majeure partie de quartiers pavillonnaires de construction récente ;
 - la localisation de grands ensembles d'habitat collectif à forte densité, comme à Illzach ;
 - la localisation des principaux pôles commerciaux du Pays, avec le Kaligone et la zone commerciale de l'Île Napoléon ;
 - la présence d'activités fortement consommatrices d'espace comme des industries, des ateliers, des entrepôts ;
 - de vastes quartiers résidentiels issus du développement industriel et minier, où l'habitat individuel domine, entrecoupé de quelques résidences en collectif ;
 - la présence de territoires engagés dans un processus de conversion économique comme le Bassin Potassique et l'ensemble des sites liés à l'activité d'extraction du sel de potasse;
- dans un environnement composé principalement d'espaces agricoles ou bien d'espaces naturels forestiers ;
 - qui tend à devenir un espace exclusivement résidentiel, avec un développement faible ou nul d'activités artisanales et commerciales.

En fait, ces communes conservant leur statut villageois sont prises dans la dynamique urbaine du fait de leur proximité immédiate avec le centre d'agglomération.

Au sein de cette partie périurbaine, il faut mentionner :

- la commune d'Ensisheim, pôle urbain secondaire situé dans un environnement de communes villageoises;
- les communes de la bande rhénane, situées à distance des dynamiques urbaines mulhousiennes en raison de la coupure formée par la forêt de la Hardt.

un espace périurbain :

- ayant gardé la structure d'origine de sa partie dense (noyaux villageois ruraux);
- autour de ces noyaux s'est développée une urbanisation discontinue, constituée essentiellement d'un habitat de type pavillonnaire ;
- n'ayant pas de caractéristique urbaine (le parc locatif est faible, l'habitat collectif minoritaire, le tissu peu dense) ;

2. Dynamiques urbaines et consommation d'espace entre 1957 et 1994

Avec 105% de surfaces urbanisées supplémentaires en l'espace de 40 ans, l'agglomération mulhousienne connaît depuis les années 50 une croissance urbaine marquée par un processus de périurbanisation. Cette croissance périurbaine se caractérise par un étalement de la tache urbaine, s'accompagnant d'une très forte consommation de territoires.

Le développement des infrastructures de transports et leur constante amélioration a permis aux populations et aux activités de s'implanter toujours plus loin.

2.1 Une urbanisation marquée par l'étalement de la tache urbaine

L'urbanisation à l'échelle du périmètre d'étude en 1957 se répartit de manière quasiment équilibrée entre la ville centre et les communes de la périphérie, même si ces dernières concentrent tout de même 59% des surfaces urbanisées.

D'une manière générale, les communes se composent principalement de tissu urbain dense, la plupart ayant conservé une configuration typique de village rural de plaine dont la morphologie est marquée par un très faible étalement de la tâche urbaine, l'espace environnant étant voué aux activités agricoles.

Par contre dans un second temps, la répartition au sein de ces deux espaces divergent puisque la part de l'espace urbanisé par les activités économiques tient une place prépondérante à Mulhouse, tandis que les trois autres types d'occupation spatiale se distribuent de manière égale en périphérie de la ville centre avec une légère prééminence pour l'habitat collectif et minier.

Occupation du sol en 1957	Tissu dense (%)	Tissu pavillonnaire (%)	Tissu collectif et minier (%)	Tissu d'activités (%)	Total
Mulhouse	39,7	22,6	6,9	30,6	100
Couronne	29,3	23	24,7	22,8	100
Agglomération	33,6	22,8	17,4	26	100

Source : étude AURM «Urbanisation de l'agglomération mulhousienne : 1957-1994-2010; historique/perspectives» Juin 2000

Ces éléments permettent d'entrevoir :

- une ville centre où le tissu industriel est, dans les années 50, encore fortement ancré dans le paysage urbain (imbrication d'entreprises et de logements) avec notamment des îlots industrialisés de taille très importante et localisés à proximité immédiate de l'hypercentre mulhousien (Site de Schlumberger Fils & Cie) ;
- les éléments marquant l'appartenance au bassin potassique pour certaines communes de la périphérie, les cités minières occupant dans ces cas-là une surface importante relativement à la superficie du tissu bâti traditionnel des communes.
- il faut tout d'abord noter que l'agglomération connaît un développement urbain intense, les surfaces urbanisées ayant plus que doublé (+3078 hectares, soit un accroissement de 105% des surfaces urbanisées) ;
- mais une urbanisation qui se réalise essentiellement sous la forme d'un développement de la maison individuelle (cf tableau de la répartition de la croissance entre 1957 et 1994 page 15) ;
- faisant du tissu pavillonnaire le mode dominant d'occupation de l'espace urbanisé dans les années 1990, contrairement aux années 1950 où l'urbanisation était majoritairement composée de tissu urbain dense ;

Sauf pour les communes du Bassin Potassique, l'urbanisation se fait de manière radioconcentrique à partir de la ville centre. Les communes les plus urbanisées se situent donc au sein de la première couronne, et se sont développées sur un modèle faubourgeois.

Rapportée à celle de 1957, l'analyse de l'occupation de l'espace par type en 1994 permet d'apprécier les évolutions sur cette période concernant la composition du tissu urbain et donc la morphologie de l'agglomération :

- le développement de ce tissu pavillonnaire entraîne la surconsommation foncière (+80% de surfaces urbanisées tandis que l'accroissement de la population s'établissait à +34%) générant ainsi une diminution progressive de la densité urbaine (de 78 habitants à l'hectare en 1957 à 55 en 1994¹) ;
- et donc un mode de croissance prenant la forme de l'étalement urbain ;

Occupation du sol en 1994	Tissu dense (%)	Tissu pavillonnaire (%)	Tissu collectif et minier (%)	Tissu d'activités (%)	Total
Mulhouse	28,6	23,6	12,5	35,1	100
Couronne	14,5	39,5	17,5	28,3	100
Agglomération	18,6	34,9	16,1	30,2	100

Source : étude AURM «Urbanisation de l'agglomération mulhousienne : 1957-1994-2010; historique/perspectives» Juin 2000

¹ La densité correspond au rapport entre la population et les surfaces urbanisées (et non à la définition légale : population / superficie de la commune)

- l'évolution de la composition de l'espace urbain est aussi marqué par le développement de grands ensembles d'habitat collectif au sein de la ville centre ;
- l'augmentation de la part d'espace occupé par des activités en périphérie, mais aussi des changements dans la nature de ces activités (développement des pôles commerciaux de grande distribution, des plates formes logistiques, ...).
- 4,4% de la croissance a été consommée pour de l'habitat dense ;
- 46,4% pour de l'habitat de type pavillonnaire ;
- 14,9% pour du logement collectif ;
- 34,3% pour l'accueil d'activités.

Dans le même cadre, le développement de l'habitat pavillonnaire a consommé 70% des ressources foncières destinées à accueillir de l'habitat.

L'analyse de la structure de la croissance urbaine enregistrée entre 1957 et 1994 atteste de la dynamique de développement du pavillonnaire en milieu périurbain :

Le développement urbain s'est effectué principalement au sein des communes de la périphérie puisque celles-ci polarisent 83% de la croissance urbaine contre 17% pour la ville centre. Dès lors, les communes périphériques concentrent 71% des surfaces urbanisées totales du périmètre d'étude, contre 29% pour la ville centre.

La répartition du développement urbain par type entre 1957 et 1994*

Occupation du sol en 1994	Tissu dense (%)	Tissu pavillonnaire (%)	Tissu collectif et minier (%)	Tissu d'activités (%)	Total
Mulhouse	2,7	26,2	25,63	45,47	100
Couronne	4,65	50,61	12,74	32,01	100
Agglomération	4,32	46,49	14,91	34,28	100

Source : étude AURM «Urbanisation de l'agglomération mulhousienne : 1957-1994-2010; historique/perspectives» Juin 2000

*périmètre à géographie constante

2.2 Développement urbain et accroissement de la mobilité

Le développement urbain a été marqué sur cette période par la formation en périphérie de la ville centre :

- d'un habitat individuel de type pavillonnaire ;
- de nombreuses zones d'activités commerciales et industrielles, se localisant surtout en entrée de ville à proximité des principaux nœuds routiers ou autoroutiers.

Cette dynamique de croissance périphérique et périurbaine se nourrit du développement :

- des infrastructures de transports ;
- de la mobilité individuelle.

L'accroissement de l'offre en infrastructures de déplacements constitue un des éléments structurants du développement urbain au cours de cette période.

L'amélioration de la RN66 (passage à 2x2 voies), la construction des autoroutes A35 et A36, la construction de la voie rapide du Florival, mais aussi le développement intense de voies secondaires et tertiaires (voies de desserte), ont déterminé l'ouverture à l'urbanisation des terrains situés à proximité, mais surtout amélioré l'accessibilité de la ville centre.

Conjointement, on assiste à un accroissement de la mobilité des personnes avec le développement de la voiture individuelle.

Ces deux éléments ont pour effet :

- de réduire les distances et les temps de transports ;
- de dissocier les lieux de résidence des lieux de travail, le développement d'un moyen de transport individuel affranchissant la population de son obligation de résider à proximité soit du lieu d'emploi, soit d'un réseau de transports en commun (réseau ferré, tramway) ;
- et ainsi de permettre aux gens de résider de plus en plus loin du pôle urbain, celui-ci étant plus aisément accessible.

Mais cette dissociation entre les lieux de résidence et d'emploi a surtout induit une forme d'urbanisation fondée sur la formation d'espaces mono fonctionnels. En effet, l'accroissement de l'offre en infrastructures et en moyens de communication a permis de spécialiser les espaces urbains les uns par rapport aux autres, les distances à franchir pour accéder à ces lieux ne constituant plus un obstacle.

La spécialisation touche tous les types d'occupation de l'espace, que ce soient des zones résidentielles, commerciales, d'emploi ou bien d'équipements publics.

La construction d'infrastructures de déplacements provoque l'ouverture à l'urbanisation de nombreux terrains agricoles, et le développement urbain se reporte sur ces espaces plus aisément aménageables, assortis de coûts fonciers très accessibles. Ainsi, ce sont de vastes emprises foncières situées en périphérie des espaces urbains denses qui ont porté la croissance urbaine sur cette période.

Au total, ces éléments de contexte ont généré :

- une urbanisation linéaire diffuse, continue ou discontinue, et non maîtrisée, le long des infrastructures routières (activités commerciales, maisons individuelles, ...) ;
- une urbanisation en tache d'huile ou en tablette de chocolat, la spécialisation fonctionnelle appelant de nouvelles implantations de même nature, contiguës aux sites déjà urbanisés.

Dès lors, il semble intéressant de voir, par type d'occupation, quelles ont été les formes d'urbanisation induites.

À propos de l'habitat, c'est au cours de la période 1957-1994 que débute la construction des grands ensembles d'habitat collectif :

- qui participent pour certains à l'étalement de la tache urbaine du fait de leur implantation en périphérie des espaces urbanisés, ces lieux étant les seuls susceptibles d'accueillir des opérations de cette envergure nécessitant de vastes emprises foncières (les Coteaux, les quartiers Armistice et Brossolette) ;
- les constructions de moindre envergure sont insérées dans le tissu urbain (quartier Wagner) ;
- ce type d'habitat est représentatif d'une architecture essentiellement fonctionnaliste.

L'autre fait marquant concernant l'habitat est le développement de zones résidentielles :

- composées essentiellement de pavillons individuels ;
- dont le développement en bande le long des voies majeures a transformé les villages de plaine en de véritables banlieues " dortoirs " ;
- dont la répétitivité du modèle constructif et de la trame parcellaire utilisée conduisent à un paysage monotone ;
- qui ont été insérées sans logique de raccordement, d'intégration (architecturale, morphologie du lotissement) avec les noyaux villageois anciens.

Les activités connaissent les mêmes dynamiques, même si le contexte est quelque peu différent.

De manière analogue à l'habitat, on assiste au développement en périphérie de vastes zones occupées uniquement par des activités économiques, et ce à proximité immédiate des principales infrastructures de déplacement de l'agglomération :

- des pôles de grande distribution commerciale, comme le " Pôle 430 " situé sur les communes de Kingersheim et Wittenheim le long de la D430 (devenu actuellement un axe commercial), ou bien la zone commerciale de l'Île Napoléon qui constitue un très bon exemple d'urbanisation en tache d'huile (l'implantation d'un grand supermarché a constitué le premier noyau dur qui a favorisé, du fait de son attractivité, la constitution d'un véritable pôle de distribution) ;
- des zones d'activités logistiques et de stockage, comme l'Autoport d'Alsace qui s'est implanté à proximité immédiate d'un accès à l'autoroute A36 ;
- de vastes zones d'activités tertiaires, comme le Parc de la Mer Rouge ;
- des zones d'activités industrielles, comme celle située à l'Île Napoléon à proximité des infrastructures portuaires.

Ainsi, du fait d'une offre foncière abondante et de la densité des infrastructures de déplacements, la partie sud/sud-est de l'agglomération (Rixheim, Illzach, ...) a été favorisée : création de zones d'activités, implantation de l'entreprise Peugeot.

Mais ce processus a aussi été alimenté par la conversion économique de la Région Mulhousienne, qui se traduit par un mouvement de désindustrialisation et de tertiarisation des activités.

On assiste ainsi à une recomposition de l'activité industrielle tant au niveau :

- des activités économiques, la désindustrialisation étant compensée par un développement tertiaire important ;
- qu'au niveau spatial, puisqu'on assiste à une recomposition des activités industrielles autour de nouvelles filières de production, suivant de nouvelles logiques spatiales.

Au total, ce mode de croissance urbaine, impliquant un nouveau mode d'organisation spatiale, a généré :

- un gaspillage du foncier, provenant du fait qu'il était plus aisé et moins coûteux de consommer des espaces encore inoccupés plutôt que de reconvertir des friches urbaines ;
- des dysfonctionnements liés à l'explosion de la mobilité ;
- un éclatement du territoire ;
- des difficultés de développer une politique de transports en commun en secteur périurbain vu le caractère diffus de l'urbanisation ;
- une division croissante des fonctions, celles-ci n'étant plus concentrées au sein du pôle urbain, mais éclatées entre les différents territoires composant la Région Mulhousienne.

Mais cette dynamique spatiale de redéploiement de l'habitat et des activités a aussi généré des décalages entre des territoires concernés par le développement économique et l'attractivité résidentielle et d'autres affectés par la déqualification urbaine et sociale.

3. Prospective urbaine

3.1 Projection sommaire de consommation d'espace

Un développement urbain fondé sur la poursuite de l'étalement urbain risque d'aboutir à la consommation des réserves urbanisables.

Disponibilités foncières au 09/99	Urbanisation prévue aux POS (en ha.)
Mulhouse	141,6
Couronne	1724,6
périmètre d'étude	1866,2

Source(s) : POS

L'urbanisation prévue dans les POS des communes (périmètre du RGP 1990, étendu aux communes de Baldersheim et Battenheim) établie selon leurs disponibilités foncières en septembre 1999, témoigne d'une poursuite de manière intense du mouvement de développement urbain.

Dès lors, les sites à convertir ou à réaffecter constituent un potentiel foncier non négligeable d'autant que leur localisation au cœur du tissu offre des opportunités de restructuration et de requalification urbaines.

Outre le fait que ces espaces délaissés ou sous utilisés constituent une réserve foncière, leur reconversion permet de :

- intervenir sur les fonctions des zones urbanisées en introduisant plus de mixité dans les zones résidentielles par exemple.
- les lieux de densification urbaine, qui se caractérisent par une occupation existante mais diffuse, faisant apparaître des enclaves ou des dents creuses ;
- les sites dont la conversion peut permettre de restructurer le tissu urbain de l'agglomération sont caractérisés par une occupation économique, industrielle ou administrative. Ces sites sont intégrés au tissu urbain, contigus à des zones d'habitat et à des secteurs dédiés aux activités économiques. Leur traitement permet de " recoudre " le tissu urbain et d'améliorer les articulations entre différents type de tissus ayant des vocations différentes. Des sites comme Strueth, les casernes ou la ZAC Tival entrent dans cette catégorie ;
- les friches industrielles ou autres, ou en passe de le devenir, localisées en secteur périurbain. Il s'agit des unités d'extraction des Mines de Potasse d'Alsace situées à Wittelsheim, Wittenheim, Staffelfelden et Ungersheim, ainsi que de la base Legay. Dans le cas du Bassin Potassique, la réutilisation de ces lieux rentre dans une stratégie globale de conversion des activités économiques. Le fait qu'ils soient éloignés du tissu urbain et qu'ils forment de vastes emprises foncières favorisent une

Un recensement des différents sites localisés au sein du Pays permet de donner une idée du potentiel d'urbanisation, mais aussi des différents enjeux que soulèvent leur aménagement :

réutilisation à des fins d'implantation de nouvelles activités économiques. Leur reconversion pose tout de même des problèmes, notamment en termes d'accessibilité, ces sites étant à l'écart des infrastructures de déplacement, mais aussi en termes de contraintes propres à des sites miniers (pollution des sols, risque d'affaissement, impacts sur l'environnement). En outre, ils se situent dans des contextes naturels sensibles à préserver (comme le Bois du Nonnenbruch).

Les sites de conversion industrielle et les diverses friches forment une réserve foncière de 480 hectares, qui se décompose sommairement comme suit :

- 15 hectares pour les lieux de densification urbaine (mais sans doute davantage si l'on compte certains espaces périurbains densifiables) ;
- 215 hectares pour les sites dont la conversion peut permettre de restructurer le tissu urbain ;
- 250 hectares pour les friches industrielles diverses en cours de conversion.

La comparaison entre le volume de réserve foncière que constituent les sites de conversion industrielle et urbaine, et l'urbanisation prévue au POS en 1999 (1866 hectares) atteste du caractère stratégique que prend la reconversion et la réaffectation de ces lieux.

3.2 Scénarios et modèles de développement pour la Région Mulhousienne

Rappelons que l'équation à résoudre consiste à concilier à terme la nécessité du développement avec la gestion d'un domaine foncier qui tend à devenir plus rare, tout ceci dans un contexte géographique densément peuplé et occupé par de vastes ensembles naturels.

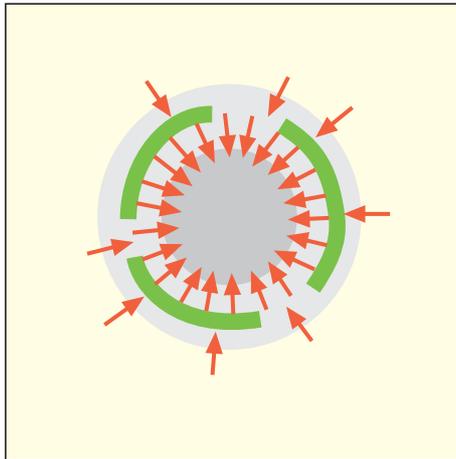
Scénario 1 : Optimiser l'utilisation des ressources foncières

Cette stratégie de croissance urbaine nécessite :

- d'utiliser tous les leviers pour densifier le tissu urbain existant afin de privilégier une urbanisation :

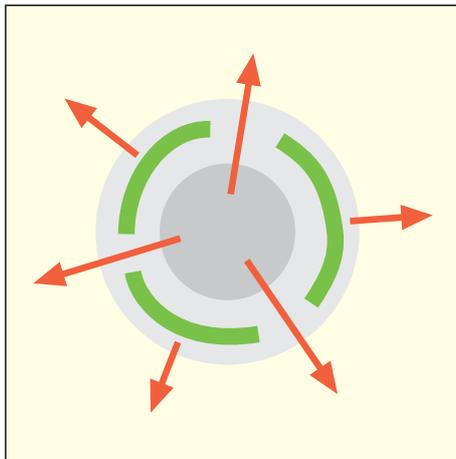
- à proximité des principales lignes de tramway et de transports en commun, et dans une perspective de densification rapide du réseau de transports en commun ;
- dans le cadre d'opérations de réaffectation de friches industrielles ou urbaines ;
- dans les zones disponibles non urbanisées (de type Na);
- en continuité du tissu urbain dense existant ;
- à proximité des zones résidentielles ;

Quels scénarios de développement urbain ?



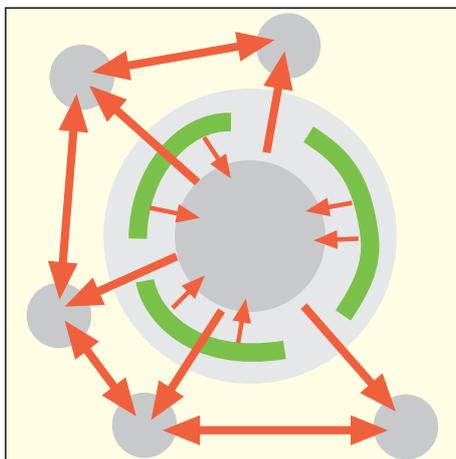
Scénario 1

- densification
- gestion très économe de l'espace
- qualification de l'utilisation des ressources en espace



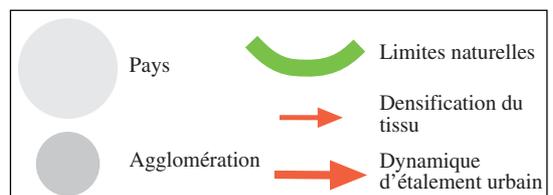
Scénario 2

- croissance de l'étalement urbain
- forte consommation foncière



Scénario 3

- densification raisonnable
- gestion économe de l'espace
- développement en réseau avec les pôles urbains alsaciens



Infographie AURM



- de développer des types d'habitat attractifs en petits collectifs, semi-collectifs et individuel dense, tout en favorisant la mixité des fonctions urbaines, comme le montrent les opérations de densification urbaine qui ont vu le jour au sein de l'agglomération :

- l'opération " Cœur de Village" à Richwiller vise à redynamiser le centre bourg par la construction de petits collectifs et l'implantation de commerces et d'équipements dans les bâtiments. La densification et la mixité servent à la constitution d'un véritable centre bourg, le développement commercial permettant de confirmer cette fonction ;
- la ZAC Tival à Kingersheim, l'objectif étant, en profitant de la réaffectation d'une friche industrielle, de créer un véritable quartier urbain à proximité du centre bourg, l'implantation de commerces et de services assurant l'articulation entre les deux morceaux de ville, à proximité des principales lignes de bus;
- la cité-manifeste en projet à Mulhouse.

Ces critères établis permettraient de :

- limiter l'étalement urbain en privilégiant la continuité avec le tissu urbain existant ;
- faire coïncider les corridors d'urbanisation avec les principaux couloirs de transports collectifs dans le cas d'une urbanisation localisée à proximité des lignes de bus et du futur tramway ;
- permettre aux communes, dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain, de

procéder à une recomposition urbaine des centres bourgs, ou bien des grands axes d'organisation urbaine des communes ;

- en favorisant la densité et la mixité, donner la possibilité aux communes de créer des quartiers urbains, constitués autour de petits pôles d'équipements collectifs ou de services.

L'objectif visé à travers ce scénario serait de qualifier l'espace urbain pour renforcer son attractivité. On parie sur la possibilité d'engagement d'une dynamique de métropolisation, ce qui nécessite de réunir préalablement de nombreuses conditions d'attractivité économique et résidentielle. La localisation de fonctions tertiaires supérieures au sein d'un ensemble urbain assure le rayonnement de celui-ci. Ces activités économiques font référence à des fonctions dont le contenu décisionnel est élevé, contribuant à l'image de la ville où elles s'exercent, mais sont aussi en corrélation avec son dynamisme économique et plus encore démographique.

Scénario 2 : la poursuite du mouvement de périurbanisation

Ce scénario prend comme postulat que pour pérenniser l'attractivité du Pays, et ainsi assurer la croissance de sa population, le développement ne pourra se réaliser qu'au prix d'une forte consommation d'espace.

Ainsi, on assisterait à la poursuite du mouvement de périurbanisation concernant dans un premier temps les territoires périurbains du Pays de la Région Mulhousienne, et aboutissant à faire croître de manière considérable des localités ayant encore un noyau villageois rural, autour duquel les lotissements de pavillons individuels se développeraient de façon particulièrement dynamique.

Des localisations d'activités économiques fortement consommatrices d'espace sont par ailleurs définies dans la plaine d'Alsace, notamment au nord du Pays et dans la bande rhénane, débordant rapidement des limites de la Région Mulhousienne.

Ce scénario implique une multipolarisation accrue du territoire et un éclatement des fonctions urbaines.

Ce scénario induit une forte consommation d'espace. La périurbanisation toucherait les territoires situés au-delà du périmètre du Pays, la croissance de population se faisant au dehors de la Région Mulhousienne.

Ce mode de développement alimenterait :

- la croissance des besoins en déplacements (domicile-travail, achats, loisirs) ;
- la nécessité d'une large diffusion des services à la population, leur polarisation présentant un intérêt relatif pour les usagers.

Scénario 3 : un développement en réseau, partagé avec les autres agglomérations du Sud Alsace

Ce scénario est construit sur l'approche critique des deux scénarios présentés précédemment, et qui nous permet de considérer que :

- le scénario 1 est impossible à réaliser, car il paraît difficile de développer un espace urbain attractif et dense en l'absence de dynamique de métropolisation, les conditions préalables (attractivité économique, dynamique de croissance) étant aujourd'hui difficile à réunir ;

- le scénario 2 comprend un risque de déclin de la Région Mulhousienne, qui peut subir la dynamique de métropolisation exercée par le développement de pôles urbains voisins.

Dès lors, un modèle de développement du Pays de la région mulhousienne pourrait être basé sur :

- une urbanisation utilisant au maximum les leviers de la densification (renouvellement, réaffectation, reconversion, restructuration) ;
- le développement de modèles attractifs d'habitat dense ;
- une maîtrise plus importante des modes d'urbanisation en milieu périurbain ;
- la constitution d'un réseau avec les agglomérations environnantes, le développement s'appuyant ainsi sur les autres pôles urbains du sud du Haut-Rhin.

Jouer la carte du réseau permettrait de conforter la position de la Région Mulhousienne comme pôle urbain à l'échelle du Sud Alsace, tout en partageant le développement avec les autres pôles de développement localisés sur ce territoire (Saint-Louis, Thann-Cernay, Guebwiller, mais aussi Altkirch, Sierentz).

Mais ce scénario implique un partage des fonctions urbaines entre ces différents territoires du Sud Alsace, cet espace se comportant alors comme un réseau de territoires urbains, faisant valoir leur attractivité commune en valorisant leurs synergies.

Conclusion

Entre les années 50 et les années 90, les surfaces urbanisées ont doublé. Pendant cette période, la croissance de l'occupation spatiale a été 2,5 fois plus rapide que la croissance démographique.

Le densité en population des surfaces urbanisées a de ce fait chuté de 30%, l'essentiel de la consommation foncière étant consacrée au développement pavillonnaire (à 46,5%) et à l'implantation des activités (34,3%).

Mais le mode de développement urbain poursuivi jusqu'ici risque d'atteindre ses limites, les projections montrant qu'une poursuite de l'étalement urbain suivant le fil de l'eau épuiserait les ressources foncières disponibles dans une quinzaine d'années.

Car l'agglomération se caractérise par un environnement composé de nombreuses barrières de croissance, constituées par :

- *des ensembles naturels : les massifs forestiers, le relief du Sundgau, les zones inondables ou humides;*
- *des infrastructures, comme le rail, le canal, les voies rapides, l'autoroute.*

La morphologie urbaine du Pays résultant de ce contexte dessine une agglomération pour l'essentiel composée :

- *d'une ville centre fortement agglomérée ;*
- *d'une banlieue dense (comprenant en partie le tissu mulhousien) ;*
- *de 3 couloirs denses d'urbanisation nord-sud, se développant le long des axes de communication, principalement dans la partie nord de l'agglomération ;*
- *et d'une couronne périurbaine, établie pour l'essentiel dans la bande rhénane, le Bassin Potassique et le Sundgau, et composée de villages et de centres bourgs.*

La densité de l'occupation spatiale pose la question du mode de développement à venir. De plus en plus de communes de la banlieue sont aujourd'hui bloquées dans leur développement en raison de la diminution de leurs ressources foncières. La croissance s'étend aux communes périurbaines, dont les modes de développement tendanciels impliquent une faible densité et une forte consommation foncière. En revanche, l'agglomération présente de nombreux sites de conversion industrielle ou urbaine, des espaces en friche ou sous-utilisés, et des espaces urbains diffus à restructurer. Ce vaste potentiel constitue l'une des voies à explorer pour mettre en œuvre les scénarios de développement et d'aménagement de la Région Mulhousienne.

Glossaire

Périurbanisation :

Le processus de périurbanisation peut se définir comme un mode de croissance urbaine caractérisé par la dispersion de l'urbanisation à des communes à prédominance agricole, situées à la périphérie d'une agglomération, suite à la migration résidentielle de populations urbaines facilitée par l'accessibilité offerte par l'automobile.